التنافس البحري التجاري بين العرب والبرتغاليين

في أواخر ق ٩هـ/ ١٥م حتى أوائل ق ١٠هـ/ ١٦م

فهد بن عتيق المالكي
أستاذ مساعد بكلية الشريعة والدراسات الإسلامية
جامعة أم القرى

المقدمة:

الحمد لله والصلاة والسلام على خير خلقه سيدنا محمد وعلى آله وصحبه ومن اهتدى بهديه

أما بعـد:

ففي السنوات الممتدة من نهاية القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي إلى مطلع القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي، كان البرتغاليون قد نجحوا في استكشافهم ومشاريعهم البحرية التجارية، ولم يعد توسعهم البحري التجاري بمنأى عن أهدافهم السياسية والاقتصادية لهذا المشروع، أو الظاهرة الاستعمارية عموماً، خاصة في العلاقات العربية – البرتغالية التي اتسمت بالعداء التاريخي، وأججت نار التنافس البرتغالي إلى اكتشاف المزيد من المطامع البحرية التجارية والوصول إلى موارد الذهب والرقيق والطريق المؤدي بالنهاية إلى أعظم ثروة في العالم في ذلك الوقت وهي ثروة الهند، إلا أن التوسع البرتغالي على التجارة البحرية العالمية كان مصحوباً بتنافس عربي، وبدا هذا التنافس واضحاً من أواخر القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي.

حيث أن النشاط العربي في التجارة البحرية العالمية كان مهيمن وبشكل واضح وذلك بفضل التجار العرب الذين أبدوا فاعلية واسعة في إتمام العمليات التجارية بين الموانئ الآسيوية والأفريقية والأوربية، وكان النشاط العربي التجاري البحري على مستوى عال من التنظيم والدقة، مما أسهم في بلورة معالم محددة لطبيعة العلاقات التجارية العالمية القائمة. ونتيجة لذلك كانت المحطات البحرية التجارية العربية الرئيسية، معالم تحديد لاتجاهات الميل والرغبة في التكامل والحصول على الصفقات التجارية البحرية العالمية والتي ارتبطت بتقاليد أصيلة عريقة رسمت طبيعة خاصة وسمات واضحة للعلاقات التجارية البحرية العربية، ولم يفكر أي طرف من المتعاملين مع العرب في تجاوزها أو الدوران حولها أو والالتفاف عليها. وعلى هذا كانت مدينة كاليكوت الواقعة على ساحل الملبار في الهند محطة لجمع السلع الآسيوية وإعدادها للتصدير عبر المنافذ البحرية مثل: الخليج العربي والبحر الأحمر، أما "ملقا" فكانت همزة الوصل بين الصين والمحيط الهندي. حيث يتم التبادل بين التجار

العرب ونظرائهم من الصين وسيام وجزر التوابل، بمستوى متكافئ يسوده جو من العلاقات المتوازنة القائمة على المنفعة وتبادل المصالح، حتى كانت سلطنة ملقا التي جعلها العرب سوقاً واسعة لترويج سلع الهند وجزيرة العرب وأفريقيا وأوروبا. في حين أن كاليكوت قد اضطلعت بجمع سلع الشرق الأقصى ومنتوجاتها وقد تم إيصالها إلى السواحل الشرقية من البحر الأبيض المتوسط فأوروبا.

ومن هنا كانت أهمية الموضوع في تسليط الضوء على فترة مهمة تحكي واقع التجارة البحرية العالمية بين أكبر قوتين في أواخر القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي وأوائل القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي؛ العربية والبرتغالية ورغبة كل قوة من هاتين القوتين في فرض سيطرتها على الأخرى، ونتيجة لذلك حدث عدد من الاحتكاكات والصراع بين الطرفين وهذا ما سوف نعرفه في ثنايا هذا البحث.

كل هذه الأحداث التاريخية هي ما يسر الله سبحانه وتعالى لي جمعها وتحليلها ومعالجتها وطرحها بأسلوب علمي رصين، الهدف من وراءه إبراز السجال التنافسي البحري العربي والبرتغالي من نهاية القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي وحتى مطلع القرن العاشر الهجري / السادس عشر الميلادي.

كانت التجارة البحرية العربية العالمية بجملتها منتعشة في أواخر القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي ومما يدل على هذا الانتعاش المكاسب الكبيرة التي حققتها البحرية العربية من ساحل المليبار[١]، المتجهة بين الخليج العربي والبحر الأحمر بالإضافة إلى النشاط المتدفق في الموانئ الهندية الواقعة على الساحل الغربي وملقا والصين. وكان العدد السنوي لتوجه السفن الشرقية البالغة إلى البحر الأحمر من ميناء كاليكوت[٢]، يتراوح بين عشرة إلى خمس عشر سفينة، وبقيت الحال هذه

(١) ساحل مليار الواقع في جنوب غربي الهند المعروف حالياً بولاية كيرلا، وهي أول بقعة وطأ فيها الإسلام أقدامه في الهند قبل فتح المسلمين لشمال البلاد في العهد الأموي. المصدر: صحيفة الشرق الأوسط: العدد ١٢٤٥٦ يوم الجمعة ٢١ صفر ١٤٣٤هـ الموافق ٤ يناير ٢٠١٣م.

(٢) كاليكوت أو كوزيكود: هي مدينة في ولاية كيرالا في جنوب الهند. كاليكوت هي ثالث أكبر مدينة في كيرالا بعد تيروفانانتا بورام (Thiruvananthapuram) وكوتشي (Kochi) كاليكوت مشهورة بإنتاج التوابل (البهارات) وكانت مركز مهم للتجارة بين الهند وشبه جزيرة العرب وخاصة تجارة التوابل والحرير. كاليكوت معروفة بشواطئها الجميلة وغاباتها وأنهارها. أول مرة يوصل الرحال البرتغالي فاسكو دي جاما للهند عن طريق رأس الرجاء الصالح كان سنة ٩٠٤هـ/ ١٤٩٨م، ورسا بسفنه على شط كاباد على بعد ١٥ كيلو متر من مدينة كاليكوت. المصدر: صحيفة الحياة. العدد: ١٥٣٧ يوم الجمعة ٢٥ جمادى الأولى ١٤١٤هـ الموافق ٥ نيسان ٢٠١٣م.

حتى أوائل القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي، لتوضح بما لا يدع مجالاً للشك الدور الهام الذي لعبة التجار العرب في ممارسة التجارة مع الموانئ العالمية[١].

وفي الحقيقة أن المستوى العالي الذي بلغته التجارية البحرية العربية، جاء مواكباً لجملة من المعطيات، يقع في مقدمتها، الخبرة العميقة التي جاءت عبر العديد من السنوات من الاحتكاك المباشر بين ثقافات مختلفة أسهمت في ترسيخ موقع النشاط البحري العربي التجاري ووسع مداه بشكل كبيراً جداً، ونتيجة لذلك تهيأ للتجار العرب في البحر أن ينالوا المنزلة الكبرى لدى الكيانات السياسية[٢]، حيث أن مكانة العرب البحرية العربية التجارية جعلتهم يتحكمون في القرار السلطاني لكل الحواضر دون اللجوء إلى المواجهات المسلحة[٣].

وفي الحقيقة أن التعاملات التجارية البحرية العربية كانت تسير وفق تنظيم محكم ودقة بالغة، وتخضع بشكل موضوعي لحساب العرض والطلب فيما اجتهدوا التجار العرب في عقد الصفقات وبث الوكلاء التجاريين والتركيز على علاقات الصداقة التي سهلت لهم التعامل بالسندات المالية التي وجدوا فيها نوعاً من الضمان والتأمين للمخاطر التي تتعرض لها البضائع المشحونة أو إفلاس التجار[٤]، وعليه كانت التجارة العربية البحرية واسعة الانتشار في المعاملات مع الموانئ القريبة في حين كانت تصل النسبة ما بين ١٢ – ١٦ بين الموانئ البعيدة، آخذة بعين الاعتبار خطورة الطرق البحرية وهجمات القراصنة على التجارة العربية.

كل تلك الأنشطة التجارية العربية البحرية العالمية جعلت البرتغال تمضي قدماً نحو البحث عن وسائل للتخلص من هذه الهيمنة، وفي الحقيقة كانت أوروبا تحت رحمة تجار المدن الإيطالية ومنهم تجار البرتغال، وكان هؤلاء بدورهم تابعين بشكل أو بآخر لنشاط التجار العرب، وعليه نجد أن البرتغاليين بمبرراتهم المتعددة وطموحاتهم الواسعة، قد عملوا جهدهم في البحث

(١) نوال حمزة الصيرفي: النفوذ البرتغالي في الخليج العربي (رسالة ماجستير، السعودية، جامعة أم القرى، ١٤٠٠هـ/ ١٩٨٠م) ص٥٥.

(٢) إسماعيل سرهنك: حقائق الأخبار حول البحار (ط١، مصر، المطبعة الأميرية، ١٤١٢هـ/ ١٩٩٢م)، ص١٧–١٨.

(٣) بدر الدين عباس الخصوصي: دراسات في تاريخ الخليج العربي (ط٢، الكويت، مطابع دار الرأي العام، ١٣٩٨هـ/ ١٩٧٨م)، ص٢١.

(4) Masselman, the cradle of colonialism, London. 1383-H/ 1963-p.224.

والتقصي عن طرق جديدة تأميناً لمصالحهم التي يحد منها وجود قوى أخرى لها السيادة في مجال حيوي وهام[١].

وفي الواقع أن صلات تجار البندقية بموانئ مصر والشام خلال أواخر القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي، كانت من القوة إلى الحد الذي بلغت فيه توسعاً كبيراً في حجم وكمية البضائع إضافة على عدد السفن الراسية في الموانئ البحرية التجارية العربية الواقعة على حوض البحر الأبيض المتوسط كبيروت والإسكندرية، حتى أن إجمالي ما حملته سفن حكومة البندقية من بضائع خلال السنوات ٩٠٣-٩٠٧هـ/ ١٤٩٧- ١٥٠١م قد بلغ حوالي ثلاثة ملايين ونصف مليون ليرة إنجليزية[٢].

وخلال عدد من النشاطات البحرية وبالعزيمة والإدارة تمكن البرتغاليون من بلوغ رأس الرجاء الصالح[٣]، ليفتحوا للعالم أفقاً ومنحى جديداً في تاريخ البحرية العالمية التجارية. فلم يكن العام ٨٩٢هـ/١٤٨٧م مجرد تاريخ لنشاط دأب عليه بحارة مغامرون يغمرهم الحماس والعناد والإصرار[٤]، بل تواصلا حيا لجهود قرن من الزمان، تم فيها اكتشاف ساحل أفريقيا الغربي،

(1) Simkin, Traditional Trade of Asia, London, 1388 H/ 1968, p.182

(٢) فالح حنظل: العرب والبرتغالي في التاريخ (ط١، الإمارات، منشورات المجمع الثقافي، ١٤١٨هـ/ ١٩٩٧م)، ص١٠٩-١١٠.

(٣) رأس الرجاء الصالح (بالأفريكانية: kaap die Goeie Hoop كاب دي جوي هوب) هو رأس من اليابسة في القارة الأفريقية بالقرب من كيب تاون يمتد في المحيط الأطلسي، ويشبه في شكله الرأس المحدب. كانت تمر منها السفن التجارية المتوجهة من وإلى آسيا وهناك اعتقاد خاطئ بأن رأس الرجاء الصالح يقع في أقصى جنوب القارة الأفريقية وأنه يفصل بين المحيط الأطلسي والمحيط الهندي، ولكنه في الحقيقة يقع على بعد ١٥٠ كم (٩٠ ميل) غرب هذه النقطة والتي تسمى برأس أقولاس، ورأس الرجاء الصالح معبر معروف لدى الكثير من البحارة العرب والصينيين والهنود، ولكن أول من سمى الرأس ووصف جغرافيته كان المستكشف البرتغالي وسمى هذا الرأس برأس العواصف لكثرة العواصف التي واجهته هناك. والذي أطلق اسم رأس الرجاء الصالح هو ملك البرتغاليون وذلك للتعبير عن ابتهاجه باكتشاف طريق بحري إلى الهند يغني أوروبا عن سلوك طريق القوافل البرية المعرض للخطر. المصدر: عبدالأمير محمد أمين، المراحل الأولى للتنافس بين القوافل القديمة وطريق رأس الرجاء الصالح الجديد، (ط١، عمان، بدون ناشر، ١٤٠٩هـ/ ١٩٨٨م) ص٢٦٩.

(٤) إسماعيل نوري الربيعي: التنافس بين طريق رأس الرجاء الصالح وطريق القوافل التقليدية (مجلة الوثيقة، العدد ٤٣، ١٤٠١هـ/ ١٩٨١م) ص٤٧ .

وعبر هذا الجهد الكبير، تمكن فاسكو دي جاما[١]، من عبور رأس الرجاء الصالح عام ٩٠٤هـ/ ١٤٩٨م، ليبحر في المحيط الهندي ميمماً وجهته نحو الهند. وقد استفاد البرتغاليون من الخبرة الملاحية التي قدمها البحارة العرب لهم في سبيل إتمام مشروعهم الجغرافي والاقتصادي[٢].

هنا يجب أن نشير إلى ما كان للعرب من فضل على البرتغاليين في مجال البحر والملاحة، فمن المعلوم أن معلومات البرتغاليين عن العالم تدور أو تكاد تنحصر في منطقة البحر الأبيض المتوسط بحكم موقعها الجغرافي، أما المحيط الأطلسي والذي كان مركز ظهور البحرية البرتغالية ونقطة انطلاقها في حركة الكشوف الجغرافية، فقد اقتصرت معلوماتهم عنه على الساحل فقط حيث مراكز الصيد الصغيرة، أما فيما أبعد من الساحل فكانت كتبهم المليئة بالخرافات والخيال كفيلة بإعطائنا صورة عن مدى تأخرهم في الاكتشافات البحرية وأنه لولا وجود العرب بين ظهرانيهم لما وصلوا إلى تلك الاكتشافات، ولم يكن هناك من دليل لمعرفة مدى تأخرهم في علم الجغرافيا سوى إنكارهم كروية الأرض وتمثيلها في شكل رباعي أو في شكل قرص تتوسطه الشمس وتحيط به مياه البحار الممتدة إلى جدران تحمل السماء فوقها، ولم يكن للبرتغاليين أي خلفيات سابقة بالخروج وارتياد البحار بدون ذلك التراث العلمي الذي تركها العرب في أراضيهم[٣].

ورغم ذلك فإن إرجاع الفضل من البرتغاليين للعرب كان يدعو للخيبة والمرارة[٤]، خاصة بعد أن كشفوا النقاب عن أهدافهم الدينية والسياسية في الشرق، حتى كان تفوقهم مدعاة للغبطة والسرور، على أساس أنه وسيلة ناجحة لقيادة حرب صليبية جديدة ضد العرب[١].

---

(١) فاسكو دا جاما كان ملاح ومستكشف برتغالي وواحد من أنجح المستكشفين في عصر الاكتشافات و قائد أول السفن اللى قدرت تبحر مباشرة من أوروبا للهند. و كان لفترة قصيرة حاكم الهند البرتغالية، فاسكو دا جاما هو أول أوروبى يوصل الهند بعد ما لف حوالين أفريقيا عن طريق رأس الرجاء الصالح. و صل سواحل الهند الغربية سنة ٩٠٤هـ/ ١٤٩٨م. المصدر: محمد عبدالعال أحمد، فاسكو دي جاما أضواء وملامح (مجلة المناهل، المغرب، السنة ٨، العدد ٢٠) ص٣٢١.

(٢) جمس دفي: الاستعمار البرتغالي في أفريقيا (ط١، القاهرة، دار المعرفة، ١٣٨٤هـ/ ١٩٦٤م) ص٣٧.

(٣) غسان محمد علي الرمال: صراع المسلمين مع البرتغاليين في البحر الأحمر خلال القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي (رسالة ماجستير، السعودي، جامعة أم القرى، ١٤٠١هـ/ ١٩٨١م)، ص٦١.

(٤) بانيكار: آسيا والسيطرة الغربية، ترجمة عبدالعزيز جاويد، (ط١، القاهرة، بدون ناشر، ١٣٨٢هـ/ ١٩٦٢م)، ص٢٥.

ومن هنا نجد أن البرتغاليون قد عملوا ما بوسعهم لإلغاء دور العرب البحري التجاري، بعد أن وثقوا صلاتهم وعلاقاتهم التجارية البحرية مع مناطق الساحل الغربي في الهند، وما حصلوا عليه من مكاسب كثيرة، ولذلك ضاعفوا جهودهم على كسر شوكة العرب وإزاحتهم بشكل نهائي، معولين على أدوات القوة التي تحصلوا عليها من سفن متطورة وفق روح العصر مزودة بالمدفعية، والبنادق الحديثة التي تسلح بها البحارة البرتغاليون. ناهيك عن أنهم عمدوا إلى مهاجمة السفن العربية التجارية وإغراقها، وتخريب العلاقة التجارية البحرية التقليدية التي كانت سائدة بين حكام الهند والتجار العرب. ولم يكتفوا بهذا العمل، بل عمدوا إلى غلق المنافذ البحرية أمام التجارة العربية، حيث شهد العام ٩٠٨هـ/ ١٥٠٢م إقدام الأسطول البرتغالي على إغلاق مدخل البحر الأحمر[٢].

ونتيجة لكل تلك الأعمال، تحركت القوى العربية ممثلة في دولة المماليك تحت حكم السلطان قانصوة الغوري[٣] في مصر والدولة الطاهرية تحت حكم عامر بن عبدالوهاب الطاهري[١]، في اليمن لصد الخطر الذي أحاق بالتجارة العربية البحرية.

(١) يوسف فضل حسن: "الصراع حول البحر الأحمر منذ أقدم العصور حتى القرن الثامن عشر"، مجلة الدارة، العدد الثالث، يناير – فبراير – مارس ١٤٠٣هـ / ١٩٨٣، ص١١٧، وانظر أيضاً: إسماعيل نوري الربيعي: التنافس بين طريق رأس الرجال الصالح وطريق القوافل التقليدية، ص٤٨.

(٢) لأن الملاح أحمد بن ماجد هو من ساعد البرتغاليين في وصولهم إلى رأس الرجال الصالح المؤدي إلى الهند حيث قام ابن ماجد بمساعدة فاسكو دي جاما لاكتشاف طريق الجديد الموصل إلى الهند، ولابن ماجد الفضل في إرساء قواعد الملاحة للعالم، وفقد بقيت آراؤه وأفكاره في مجال الملاحة سائدة في كل من البحر الأحمر والخليج العربي وبحر الصين حتى سنة ٩٠٣هـ/ ١٤٩٧م، وهو أول من كتب في موضوع المرشدات البحرية الحديثة. المصدر: علي عبدالله الدفاع، رواد علم الجغرافية في الحضارة العربية الإسلامية (ط٢، جازان، مكتبة التوبة، ١٤١٤هـ/ ١٩٩٣م) ص٢٣٤.

(٣) هو السلطان الملك الأشرفى أبو النصر قانصوه من بيردى الغورى الأشرفي قايتباي. سلطان الدولة المملوكيه البرجيه. تتصب بالقوة سلطاناً على مصر وكان عمره ستين سنه، وقانصوه الغورى كان فى الأصل من مماليك السلطان الأشرف قايتباى و عشان كده اتلقب بـ " الأشرفى ". من أشهر اثاره فى القاهرة الجامع و المدرسة المعروفين باسمه في شارع المعز لدين الله و خان الخليلى و ينتسب حي الغورية لأسمه. وفي عصره مد السيطرة البرتغالية على طريق التجارة الهندية عبر رأس الرجاء الصالح ، و ظهور الصفويين الشيعة في إيران ، و توسع العثمانية قاد الجيش المصري معركة مرج دابق ضد العثمانية الذين غزوا الشام و مات في المعركة. المصدر : فالح حنظل: العرب والبرتغالي في التاريخ، ص١٤٨-١٥٠.

لاسيما بعد التحول الذي شهدته طرق التجارة نحو طريق رأس الرجاء الصالح بتوجيه من البرتغاليين بالإضافة إلى تهديد المقدسات الإسلامية[٢]، ومحاولة تقليص النفوذ السياسي لها، فقد وجد السلطان قانصوه الغوري في دعوة الأمراء المسلمين الهنود لمساندتهم فرصة سانحة لكبح جماح الغزو البرتغالي فجهز قوة بحرية عام ٥٩١١هـ/ ١٥٠٥م[٣] بقيادة الأمير حسين الكردي[٤]، واضعاً تحت تصرفه عدداً كبيراً من السفن الحربية وجنود المماليك السلطانية والأحباش والتركمان والمغاربة، وكان هذا التنوع لاعتبار الخبرة في مجال القتال البحري، وتمكنت هذه القوة من إلحاق الهزيمة بالبرتغاليين عام ٩١٤هـ/ ١٥٠٨م، إلا أنهم ما لبثوا أن استجمعوا قواهم ليحققوا نصراً على البحرية العربية التجارية عام ٩١٥هـ/ ١٥٠٩م[٥] . وعلى نفس الصعيد

---

(١) عامر بن عبدالوهاب: (٨٩٤– ٩٢٣هـ / ١٤٨٩م – ١٥١٧م) من سلاطين الدولة الطاهرية، وأشدهم بأساً، وأطولهم في الحكم مدة. والذي أعاد كيان الدولة الطاهرية في اليمن ووطد مُلكها من جديد بعد أن تمزقت بعد احتلال صنعاء من قبل محمد بن الناصر. قُتل في صنعاء عام ٩٢٣هـ/ ١٥١٦م. وتبعه في الحكم عامر بن داوود وهو آخر سلاطين الدولة الطاهرية. المصدر: فالح حنظل: العرب والبرتغال في التاريخ، ص١٥٨.

(٢) قطب الدين محمد بن أحمد النهروالي: البرق اليماني في الفتح العثماني (ط١، الرياض، بدون ناشر، ١٣٨٧هـ/ ١٩٦٧م)، ص١٩. وانظر أيضاً: إسماعيل نوري الربيعي: التنافس بين طريق رأس الرجال الصالح وطريق القوافل التقليدية، ص٤٩

(٣) أبو البركات محمد بن أحمد الحنفي ابن إياس: بدائع الزهور في دقائق العصور، تحقيق محمد مصطفى (القاهرة، بدون ناشر، ١٣٨٠هـ/ ١٩٦٠م)، ج٤، ص٨٤.

(٤) هو الأمير حسين الكردي (توفي ٩٢٢هـ/١٥١٥م)، الذي سماه البرتغاليون Mirocem أو Mir-Hocem كان قائداً عسكرياً أيام السلطان قانصوه الغوري المملوكي. وكان حاكما لمدينة جدة بالبحر الأحمر، ثم جزء من السلطنة المملوكية في القاهرة في أوائل القرن ١٠هـ/ ١٦م. برز خلال المعركة التي خاضتها قواته في الإمبراطورية البرتغالية في المحيط الهندي. المصدر: محمد أمين زكي: مشاهير الكرد وكردستان (ط١، بغداد، مطبعة التفيض الأهلية، ١٣٦٤هـ/ ١٩٤٥م) ج١، ص١٨٣.

(٥) فائق بكر الصواف و مصطفى محمد محمد رمضان: "أهمية ثغر جدة في النصف الأول من القرن العاشر الهجري"– ١٦م (مجلة الدارة : العدد الثاني ١٤٠١هـ/ ١٩٨١) ص٢٠٤.

قام السلطان عامر بن عبدالوهاب الطاهر لإعداد قوة عام ٩١٣هـ/ ١٥٠٧م قوامها أربعة عشر مركباً، لوقف البرتغاليين في الهند إلا أنها لم تستطع أن تحقق الهدف المنشود[١].

حيث تمكن البرتغاليون من قطع الطريق على التجارة البحرية العربية مع الهند، حتى أن العام ٩١٢هـ / ١٥٠٦م نجح البرتغاليين فيه بقطع طريق البحر الأبيض المتوسط الذي لم تبلغه أية تبادلات تجارية عربية خاصة بعد أن أقفل طريق البحر الأحمر، فيما تم في الموانئ السورية بعض الصفقات العربية التجارية الخجولة التي عبرت طريق الخليج العربي وأفلتت من السيطرة البرتغالية، مما زاد الحال سوء ما حصل خلال العام ٩١٣هـ/ ١٥٠٧م هو أن الموانئ الشامية والمصرية فرغت تماماً من السلع الشرقية، الأمر الذي أوضح بما لا يدع مجالاً للشك تفوق طريق رأس الرجاء الصالح الجديد[٢].

وعلى أي حال لم يكن التفوق العسكري والتجاري للبرتغاليين، نهاية المطاف للتجارة البحرية العربية حيث كان العرب أصحاب علاقات بحرية تجارية تقليدية وواسعة مع العديد من الجهات إن كانت آسيوية أو أفريقيا أو أوروبا ناهيك عن المعرفة البحرية العالمية. وفي المقابل أن البرتغاليون يجهلون كثير من الأمور الخاصة بعالم التجارة العالمي وذلك لحداثة عهدهم بها[٣].

ومن هنا يمكن القول أن البرتغاليون نجحوا في مبتغاهم، وتمكنوا من تحقيق مكانة مرموقة في التجارة البحرية العالمية؛ إلا أن مسرح سير الأحداث لا ينبئ بذلك حيث أن أوضاعهم لم تكن على ما يرام، فكثيراً ما شهدت الحقبة تلك العديد من النكسات والنكبات والخسائر والهزائم المنكرة

(١) فاروق عمر أباظة: عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر ١٢٥٥-١٣٣٦هـ/ ١٨٣٩- ١٩١٨م، (ط١، القاهرة، بدون ناشر، ١٣٩٦هـ/ ١٩٧٦م) ص٣٨. وانظر أيضاً: فالح حنظل: العرب والبرتغال في التاريخ، ص١٥٨-١٥٩

(2) G. Stripling, The Ottoman Trukes and The Arabs 1511- 1574,991-982 philadiphia, 1397 /1977, p.31..

(٣) عبدالأمير محمد أمين: المراحل الأولى للتنافس البحري (ط١، بغداد، مطابع المجد، ١٣٩٤هـ/ ١٩٧٤م) ص٢٧٨.

للبرتغاليين، فقد تعرض أسطولهم للهزيمة في ميناء شول عام ٩١٤هـ/ ١٥٠٨م[1]، وواجهت وكالتهم التجارية التي أقاموها في كاليكوت مصيرها المحتوم من التدمير وقتل العاملين فيها. كما أنهم برحوا من أماكنهم في كنتور وساحل عمان[2] عام ٩١٣هـ/ ١٥٠٧م[3]، كما أنهم فشلوا في احتلال عدن عام ٩١٩هـ/ ١٥١٣م، وواجهوا أخطاراً محدقة ومواجهات عنيفة في ملقا[4]، ناهيك عن خيبة أملهم في إقامة حصن في كانتون[5] عام ٩٢٨هـ/١٥٢٢م

---

(١) ميناء شول (هو حاليا ولاية مهارشترا الهندي على بعد ٦٠ كم جنوب بومباي). قام البرتغاليين بقصف الميناء والسفن الراسية فيه.واقتربت من الميناء للانزال.بيد أن حراس سور المدينة قاموا بإشعال النيران في أبراج السور لكي يراها الاسطول المملوكي المتأهب والجاهز.وسرعان ما قام المماليك بمحاصرة البرتغاليين في الميناء وبدأ بقصفهم.وفي نفس الوقت قامت السفن الصغيرة في الميناء بالاقتراب من السفن البرتغالية وقام رجالها بالصعود الى سفن العدو بالحبال وقاتلوا طاقمها بالسيوف كأنها معركة برية. وانتصر المسلمون انتصاراً عظيماً. المصدر: محمد حميد السلمان، الغزو البرتغالي للجنوب العربي والخليج في الفترة ما بين ١٥٠٧ – ١٥٢٥م (ط٢، الإمارات، العين، مركز زايد للتراث والتاريخ، ١٤٢٥هـ/ ٢٠٠٤م) ص٢٥١.

(٢) تعود إمارات ساحل عمان من الناحية التاريخية الى الاراضي العمانية ، وأن استقلال إمارات الساحل الشمالي كان بعد دخول عمان في نفق الخلاف السياسي (الغافري – الهناوي) واستقلال مطر بن رحمة الهولي بجلفار وما حولها. المصدر: محمد حسن العيدروس: جوانب من الصراع السياسي في جنوب ساحل عمان (مجلة كلية الآداب، مصر، جامعة المنصورة، العدد الثاني، ١٤١٨هـ/ ١٩٩٧م) ص١١٠.

(٣) علي غنام: "كيف نجحت دول أوربية صغيرة في استعمار بلدان كبيرة" (مجلة الخليج العربي، العدد الأول، ١٤٠٨هـ/ ١٩٨٧م) ص٢٨.

(٤) ملقا هي ثالث أصغر إقليم بعد بولا وبينانج وبيرليس وتقع في الجهة الجنوبية من شبه جزيرة ملايو، وتطل على مضيق مالاكا. يحدها من الشمال إقليم نجري سمبيلن دار الخصوص ومن الجنوب إقليم جوهر دار التعظيم وتعتبر مدينة مالاكا هي عاصمة الإقليم. المصدر: أوزيرن صالح: البرتغاليون في الخليج العربي (ط١، بغداد، مطبعة الإرشاد، ١٣٩٩هـ/ ١٩٧٩م) ص٢٧.

(٥) كانتون: تقسيم إداري قد يكون منطقة أو محافظة: المصدر: أمين الطيبي: الملاحة البحرية (مجلة العربي الكويتي، العدد بتاريخ صفر ١٤٠٤هـ/ ديسمبر ١٩٨٣م) ص٤١.

بالإضافة إلى اشتداد المقاومة والحروب التي لم تنقطع في الخليج العربي وكجرات[١] وساحل الملبار، كما أنهم لم يتمكنوا من إتمام سيطرتهم على مدغشقر[٢] وعلاوة على ذلك جزوا أذيل الهزيمة في كولمبو[٣] عام ٩٥١هـ/ ١٥٤٤م[٤].

لذلك كله تعرضت التجارة البحرية البرتغالية في أوائل القرن التاسع الهجري/ السادس عشر الميلادي، للانتهاك، نتيجة التنافس مع قوة عربية مختلفة كان لها شكل صراعي في العلاقة معهم. فهم في الحقيقة لم يكونوا في نزهة بحرية، إنما غزاة متعالين قساة، فرضوا وجودهم بالحديد والنار، وانتهكوا حرمة المقدسات الدينية للشعوب المختلفة التي وطأوا سواحل أهليها[٥]. وأساءوا للتجارة كثيراً، فهم يسعون لتحصيل أرباح لإمبراطوريتهم وفي الوقت نفسه، يرغبون في الحصول

(١) غوجارات: هي ولاية تقع في شمال غرب الهند. عاصمتها غانديناغار التي مميت على اسم المهاتما غاندي كونه ولد في مدينة بور بندر الساحلة. وهي ولاية تاريخية وصناعية، وتشمل جزء من مومباي. تجاور منطقة غوجارات بحر العرب وباكستان والولايات التالية: راجاستان، وماديا، وبراديش، وماهاراشترا، ودادرا وناغار هافيلي، وتستخدم فيها اللغة الغوجاراتية بكثرة كانت غوجارات مملكة منفصلة منذ العام ١٤٠١هـ/ ١٩٨١م، حتى احتلها المغول. المصدر: غزعل: حنظل: تاريخ الخليج في الوثائق البرتغالية (مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد ١٣، ١٤٠٣هـ/ ١٩٨٣م) ص٥٦.

(٢) مدغشقر، أو جمهورية مدغشقر: الاسم القديم لها الجمهورية المالاجاشية، هي دولة جزرية في المحيط الهندي قبالة الساحل الجنوبي الشرقي لأفريقيا. الجزيرة الرئيسية، اسمها أيضاً مدغشقر، هي رابع أكبر جزيرة في العالم. المصدر: أحمد محمود حسن عامر: حملات البرتغالي الصليبية في أواخر العصور الوسطى (رسالة ماجستير، مصر، أسيوط ١٤١٣هـ/ ١٩٩٣م) ص٧٢.

(٣) كولمبو: هي أكبر مدن سريلانكا وعاصمتها الاقتصادية، تقع في الساحل الجنوبي الغربي، محافظة لكوتي، وقد ذكرها الرحال ابن بطوطة في القرن الرابع عشر، منذ مئات السنين كانت كولمبو معروفة لدى التجار الرومان، والعرب، والصينيين. استقر المسلمون في كولمبو في القرن الثامن الميلادي بسبب أهمية الميناء الاقتصادية، الذي كان مركز التجارة بين الممالك السنهالية وخارجها. المصدر: منى سالم: التجار البرتغال في مطلع العصور الحديثة (رسالة ماجستير، مصر، عين شمس، ١٤١١هـ/ ١٩٩١م) ص٣٣.

(٤) إسماعيل نوري الربيعي: التنافس بين طريق رأس الرجال الصالح وطريق القوافل التقليدية، ص٥٠-٥١.

(5) C.R. Boxer, Portuguese conquest and Commerce in Sauthera Asia, 1500- 1750, London 1388 / 1968, p. 4/5.

على أرباح ذاتية. بالإضافة إلى كل ما تقدم فإنهم لم يكونوا في بلاد خالية من القوى السياسية ذات الأهمية وعليه خاضوا تنافساً قوياً مع الملاحة البحرية العربية(١).

إزاء ذلك بدأ البرتغاليين في التحرك نحو إعادة العلاقات القديمة مع الأسواق التجارية المضمونة والمتمثلة في الموانئ العربية، ناهيك على أن البرتغاليين رغم أنهم قد أحكموا الطوق على الخليج العربي بفعل سيطرتهم على جزيرة هرمز، فإن البحر الأحمر قد أفلت من أيديهم، حتى أن ميناء جدة قد استقبل في العام ٩٧٣هـ/ ١٥٦٥م ثمان وعشرين سفينة تجارية قادمة من أجة وسومطرة والهند. في حين استقبل ميناء جدة العام التالي ما يربو على أربع وعشرين ألف كانترا "الكانترا الواحد يساوي ١١٢ ليرة إنكليزية"(٢).

وتحت القوة البحرية العربية التجارية مطلع القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي، وجد البرتغاليون أنفسهم مرغمين على تقبل النشاط العربي البحري التجاري في البحر الأحمر، أو عودة الروح إلى الطريق التقليدي، وذلك لما يتكبدونه من خسائر مالية جسيمة، هذا بالإضافة إلى النشاطات العسكرية التي استنزفت قواهم وكانت أحد أهم الأسباب في إنهاء وجودهم في الشرق(٣). بالإضافة إلى أن البرتغاليين وبفعل انشغالهم في طريق رأس الرجاء الصالح اكتفوا بممارسة التجارية البحرية العالمية، دون أن يكلفوا أنفسهم المتابعة أو وضع حاميات عسكرية في الموانئ المختلفة، والأسباب في ذلك لا تخرج على أية حال، عن قلة الرجال العاملين في الأسطول البرتغالي، وانشغال أغلبهم في تحصيل الأموال من الأنشطة التجارية(٤).

---

(١) عبدالأكبر محمد أمين: "نظرة جديدة للإنجازات السياسية والعسكرية والتجارية البرتغالية"، (مجلة دراسات، المجلد الخامس عشر، العدد السابع، ١٤٠٩هـ/ ١٩٨٨) ص٢٨٦.

(٢) أحمد السيد دراج: المماليك والفرنج في القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي (ط١، القاهرة، دار الفكر العربي، ١٣٨١هـ/ ١٩٦١م) ص١٨-١٩.

(٣) بانيكار: آسيا والسيطرة الغربية (ط١، القاهرة، بدون ناشر، ١٣٨٢هـ/ ١٩٦٢م) ص٢٥.

(٤) أنور عبدالعليم: الملاحة وعلوم البحار عند العرب (ط١، الكويت، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، ١٣٩٩هـ/ ١٩٧٩م) ص٤٦.

الخاتمة

وفي النهاية نلم بأطراف هذا البحث الذي رصد لنا ووثق بمنهج تاريخي تتبعي وقائع التنافس البحري التجاري بين العرب والبرتغالي خلال الحقبة الزمنية من أواخر القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي حتى أوائل القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي والتي أفرزت لنا نتائج جاءت على النحو الآتي:

أولاً: كان التنافس العربي البرتغالي في الملاحة البحرية التجارية في أواخر القرن التاسع عشر الهجري/ الخامس عشر الميلادي وأوائل القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي يمثل امتداد للمواجهة بين العالم الإسلامي والعالم المسيحي ولكنه انتقل من البر إلى البحر.

ثانياً: فرض العرب سياستهم المهيمنة على تجارتهم البحرية العالمية بأخلاقيات الإسلام في كل معاملاتهم التجارية فاكتسبوا بذلك مودة وثقة كل الموانئ البحرية التجارية الشرقية والغربية.

ثالثاً: فرض البرتغال سيادتهم المهيمنة على تجارتهم البحرية العالمية بالحديد والنار في كل معاملاتهم التجارية، فحصدوا نتيجة ذلك الكره والبغض لدى كل الموانئ البحرية التجارية الآسيوية والأفريقية بل وحتى الأوربية.

رابعاً: ارتبط التنافس بين العرب والبرتغال في الحقبة الممتدة من نهاية القرن التاسع عشر الهجري/ الخامس عشر الميلادي وحتى مطلع القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي بعدد من العوامل انحصرت جميعها في عاملين مهمين الأول الدوافع الدينية والثاني الدوافع الاقتصادية.

خامساً: كان للعرب فضل على البرتغال في الملاحة التجارية العالمية، فقد استفاد البرتغال من ذخيرة الخبرة المتراكمة للعرب العلمية وتقنيتهم المتقدمة في ذلك الوقت فقد نهلوا من التراث العربي الذي تركه العرب ورائهم عقب خروجهم من شبه الجزيرة الأيبرية هذا من جهة، ومن جهة أخرى ما كان للجولات البرتغالية في بحار العرب من أثر في نفوسهم خاصة بعد ما اجتمعوا بملاحين عرب، فقد

تعرفوا من خلالهم على أدوات الملاحة التي كانوا يستخدمونها، كما استفادة منهم الخرائط الحديثة والبوصلة والاسطرلاب ومرشدات الملاحة والاستعارات البحرية.

سادساً: كان رد الجميل من التلاميذ البرتغاليين إلى أساتذتهم العرب في الملاحة البحرية التجارية مخيب للآمال، ويدعو للخيبة والمرارة، فقد عمل البرتغال كل ما بوسعهم لكسر شوكة التجارة العربية فتارة بالوشاية لدى الكيانات السياسية ضد العرب، وتارة بقطع الطرق البحرية التجارية أمام سفن العرب، وتارة أخرى بمهاجمة سفنهم وسلبها ونهبها ثم إغراقها.

سابعاً: على الرغم من دخول البرتغال لرأس الرجاء الصالح وتحقيق مكاسب مادية هائلة إلا أنها لم تكن نهاية المطاف للتجارة العربية، فقد كان العرب أصحاب علاقات بحرية تجارية تقليدية واسعة مع العديد من الجهات سواء كانت آسيوية أو أفريقيا أو أوروبا، ناهيك عن معرفتهم بأسرار الملاحة العالمية مداخلها ومخارجها هذا بالإضافة أن لديهم خبرة السنين وأدوات التفوق من معارف وعلوم البحار.

ثامناً: في نهاية هذا التنافس العربي البرتغالي أدرك كل أهالي السواحل التجارية وحكامهم بل الأوروبية أن السيطرة العربية للملاحة التجارية هي الأفضل والأئمن لهم حتى أن البرتغاليين في أوائل القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي أكدوا تلك الحقيقة فعملوا جهدهم على إعادة المياه لمجاريها مع العرب والنهل من تجاربهم المبنية على الصدق والأمانة والثقة والصراحة، في كل عملياتهم التجارية البحرية.

المصادر والمراجع

أولاً: المصادر والمراجع العربية:

١. أبو البركات محمد بن أحمد الحنفي ابن إياس: بدائع الزهور في دقائق العصور، تحقيق محمد مصطفى (القاهرة، بدون ناشر ،١٣٨٠هـ/ ١٩٦٠م).

٢. أوزيرن صالح: البرتغاليون في الخليج العربي (ط١، بغداد، مطبعة الإرشاد، ١٣٩٩هـ/ ١٩٧٩م).

٣. أحمد السيد دراج: المماليك والفرنج في القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي (ط١، القاهرة، دار الفكر العربي، ١٣٨١هـ/ ١٩٦١م).

٤. إسماعيل سرهنك: حقائق الأخبار حول البحار (ط١، مصر، المطبعة الأميرية، ١٤١٢هـ/ ١٩٩٢م).

٥. أنور عبدالعليم: الملاحة وعلوم البحار عند العرب (ط١، الكويت، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، ١٣٩٩هـ/ ١٩٧٩م).

٦. بانيكار: آسيا والسيطرة الغربية، ترجمة عبدالعزيز جاويد، (ط١، القاهرة، بدون ناشر، ١٣٨٢هـ/ ١٩٦٢م).

٧. بدر الدين عباس الخصوصي: دراسات في تاريخ الخليج العربي (ط٢، الكويت، مطابع دار الرأي العام، ١٣٩٨هـ/ ١٩٧٨م).

٨. جمسن دفي: الاستعمار البرتغالي في أفريقيا (ط١، القاهرة، دار المعرفة، ١٣٨٤هـ/ ١٩٦٤م).

٩. عبدالأمير محمد أمين: المراحل الأولى للتنافس البحري (ط١، بغداد، مطابع المجد، ١٣٩٤هـ/ ١٩٧٤م).

١٠. عبدالأمير محمد أمين، المراحل الأولى للتنافس بين القوافل القديمة وطريق رأس الرجاء الصالح الجديد، (ط١، عمان، بدون ناشر، ١٤٠٩هـ/ ١٩٨٨م).

١١. علي عبدالله الدفاع، رواد علم الجغرافية في الحضارة العربية الإسلامية (ط٢، جازان، مكتبة التوبة، ١٤١٤هـ/ ١٩٩٣م).

١٢. فاروق عمر أباظة: عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر ١٢٥٥-١٣٣٦هـ/ ١٨٣٩-١٩١٨م، (ط١، القاهرة، بدون ناشر، ١٣٩٦هـ/ ١٩٧٦م.

١٣. فالح حنظل: العرب والبرتغالي في التاريخ (ط١، الإمارات، منشورات المجمع الثقافي، ١٤١٨هـ/ ١٩٩٧م).

١٤. قطب الدين محمد بن أحمد النهر والي: البرق اليماني في الفتح العثماني (ط١، الرياض، بدون ناشر، ١٣٨٧هـ/ ١٩٦٧م).

١٥. محمد أمين زكي: مشاهير الكرد وكردستان (ط١، بغداد، مطبعة التقيض الأهلية، ١٣٦٤هـ/ ١٩٤٥م).

١٦. محمد حميد السلمان، الغزو البرتغالي للجنوب العربي والخليج في الفترة ما بين ١٥٠٧– ١٥٢٥م (ط٢، الإمارات، العين، مركز زايد للتراث والتاريخ، ١٤٢٥هـ/ ٢٠٠٤م).

ثانياً: المصادر والمراجع الأجنبية:

1. C.R. Boxer, Portuguese conquest and Commerce in Sauthera Asia, 1500- 1750, London 1388 / 1968.
2. G. Stripling, The Ottoman Trukes and The Arabs 1511- 1574,991-982 philadiphia, 1397 /1977.
3. Masselman, the cradle of colonialism, London. 1383-H/ 1963.
4. Simkin, Traditional Trade of Asia, London, 1388 H/ 1968.

ثالثاً: الرسائل الجامعية:

١. أحمد محمود خسن عامر: حملات البرتغالي الصليبية في أواخر العصور الوسطى (رسالة ماجستير، مصر، أسيوط ١٤١٣هـ/ ١٩٩٣م).

٢. منى سالم: التجار البرتغال في مطلع العصور الحديثة (رسالة ماجستير، مصر، عين شمس، ١٤١١هـ/ ١٩٩١م).

٣. نوال حمزة الصيرفي: النفوذ البرتغالي في الخليج العربي (رسالة ماجستير، السعودية، جامعة أم القرى، ١٤٠٠هـ/ ١٩٨٠م).

٤. غسان محمد علي الرمال: صراع المسلمين مع البرتغاليين في البحر الأحمر خلال القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي (رسالة ماجستير، السعودية، جامعة أم القرى، ١٤٠١هـ/ ١٩٨١م).

رابعاً: الصحف:

١. صحيفة الحياة. العدد: ١٥٣٧ يوم الجمعة ٢٥ جمادى الأولى ١٤١٤هـ الموافق ٥ نيسان ٢٠١٣م.

٢. صحيفة الشرق الأوسط: العدد ١٢٤٥٦ يوم الجمعة ٢١ صفر ١٤٣٤هـ الموافق ٤ يناير ٢٠١٣م.

خامساً: المجلات العلمية:

١. إسماعيل نوري الربيعي: التنافس بين طريق رأس الرجاء الصالح وطريق القوافل التقليدية (مجلة الوثيقة، العدد ٤٣، ١٤٠١هـ/ ١٩٨١م).

٢. أمين الطيبي: الملاحة البحرية (مجلة العربي الكويتي، العدد بتاريخ صفر ١٤٠٤هـ ديسمبر ١٩٨٣م).

٣. عبدالأكبر محمد أمين: "نظرة جديدة للإنجازات السياسية والعسكرية والتجارية البرتغالية"، (مجلة دراسات، المجلد الخامس عشر، العدد السابع ١٩٨٨).

٤. علي غنام: "كيف نجحت دول أوربية صغيرة في استعمار بلدان كبيرة"، (مجلة الخليج العربي، العدد الأول ١٩٨٧م).

٥. غزعل: حنظل: تاريخ الخليج في الوثائق البرتغالية (مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد ١٣، ١٤٠٣هـ/ ١٩٨٣م).

٦. فائق بكر الصواف و مصطفى محمد محمد رمضان: "أهمية نقر جدة في النصف الأول من القرن العاشر الهجري" – ١٦م (مجلة الدارة: العدد الثاني ١٤٠١هـ/ ١٩٨١).

٧. محمد حسن العيدروس: جوانب من الصراع السياسي في جنوب ساحل عمان (مجلة كلية الآداب، مصر، جامعة المنصورة، العدد الثاني، ١٤١٨هـ/ ١٩٩٧م).

٨. محمد عبدالعال أحمد، فاسكو دي جاما أضواء وملامح (مجلة المناهل، المغرب، السنة ٨، العدد ٢٠).

٩. يوسف فضل حسن: "الصراع حول البحر الأحمر منذ أقدم العصور حتى القرن الثامن عشر" (مجلة الدارة، العدد الثالث، يناير – فبراير – مارس ١٤٠٣هـ / ١٩٨٣).